

Il nuovo fronte della guerra Onorato-Grimaldi è l'autotrasporto

Continua la querelle sul Registro e diventa esplicita quella sui camionisti: non solo il progetto Dignità, Moby e Tirrenia pensano ad azioni legali antitrust per il mercato siciliano



Flensburg (Germania) – “Le navi green le fanno tutti, le navi per i marittimi italiani le facciamo solo noi”.

Passato ai figli Achille e Alessandro l'onere delle spiegazioni tecniche, delle risposte compassate e dei dettagli operativi, Vincenzo Onorato, durante la conferenza stampa per il varo della seconda nave ‘tedesca’, ha potuto sciogliere la briglia e, naturalmente, le fiammate non sono mancate.

Per il grande pubblico, naturalmente, il clou del cartellone è stata la battaglia sui marittimi, “la mia battaglia per la mia gente” come la definisce, tradendo la nota passione teatrale, il patron di Moby e Tirrenia, divenuto non a caso punto di riferimento del sottobosco di sigle sindacali autonome – ospiti dell’armatore in Germania anche gli stati maggiori di Federmar Cisl e Marittimi per il Futuro – che contestano la deriva imboccata dalla legge 30/98, istitutiva del Registro Italiano Internazionale, con l’introduzione degli accordi di flotta e l’estensione al cabotaggio.

“Unammerda” ha sintetizzato Onorato. Il decreto Cociancich – sulla cui efficacia peraltro, a due mesi dall’entrata in vigore, manca a tutt’oggi il parere di chi dovrebbe applicarlo, vale a dire il Ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti – è già acqua passata per l'armatore, scottato dai ritardi e dalle inerzie (a suo dire interessate) di chi lo promosse, vale a dire Graziano Delrio, nuovamente oggetto di esplicite stilette. Vorrebbe un passo in più, magari a livello continentale, Onorato, che ha ribadito la necessità di un Jones Act europeo ("alle condizioni attuali è inevitabile ordinare in Cina, anche per noi che pure, laddove possibile, abbiamo privilegiato un cantiere europeo come Flensburg") che re-istituisca "la riserva indiana" del lavoro per i marittimi comunitari su rotte europee, e vituperato l'elasticità fiscale del Registro, che "consente ad armatori beneficiati dallo Stato italiano una quasi totale esenzione fiscale e l'imbarco di extracomunitari a condizioni miserabili".

E poco importa che l'associazione di categoria del gruppo stia propugnando una riforma che garantirebbe parte di quei benefici (gli sgravi contributivi) anche ad armatori stranieri, che all'Italia nemmeno quel poco di tasse dei colleghi italiani versano, e che, nei confronti del personale extracomunitario, non hanno gli obblighi minimi previsti dalla bandiera italiana: "Con AssArmatori siamo perfettamente allineati, quella è una partita sull'internazionale, la priorità per me e per i marittimi italiani è il cabotaggio".

Ma la vera novità tedesca è l'apertura di un ulteriore fronte di battaglia, anche in questo caso duplice, socio-politico-mediatico oltre che operativo-commerciale, quello dell'autotrasporto. E anche in questo caso è Alessandro Onorato a dettagliare il progetto "Dignità", altro esplicito omaggio al nuovo governo e altra iniziativa in meno esplicita ma altrettanto chiara risposta alle mosse di Grimaldi e di Alis. Si tratta sostanzialmente di un codice etico per regolare i rapporti con i clienti dell'autotrasporto, soprattutto i piccoli, con l'impegno di non abusare di una posizione vantaggiosa per ragioni dimensionali e di mercato.

Due gli aspetti salienti. Da una parte l'idea di "partecipare con partner finanziari esterni ad un progetto – i dettagli li forniremo a settembre – per favorire l'accesso al credito dei medio-piccoli autotrasportatori".

Dall'altra quella di "affiancare le piccole imprese che, soprattutto nel mercato della Sicilia orientale, subiscono il ricatto di chi finora ha operato in un monopolio di fatto. Stiamo anche valutando azioni legali in tal senso".

Anche qui a entrare a gamba tesa sui toni diplomatici, pur senza mai nominare il competitor, è stato però il papà Vincenzo: "In Sicilia abbiamo rotto un monopolio vessatorio e liberato decine di imprese dalla relativa minaccia. Vogliamo continuare a farlo, con ogni mezzo. Sembrano a parti invertire le accuse rivolte al nostro gruppo in Sardegna? La differenza è che in quel caso persino la sproporzionata sentenza dell'Antitrust ha riconosciuto che non c'è stata perdita di fasce di mercato, il che dovrebbe dimostrare come noi non abbiamo mai ricattato nessuno. Non a caso il Tar l'ha sospesa e non per due settimane, ma per un anno. In Sicilia vedremo che succederà...".

Andrea Moizo